

SZCZECIŃSKI DZIENNIK WOJEWÓDZKI

Nr 25 Szczecin, 29 grudnia 1948 r. Rok IV

TREŚĆ:

Dział urzędowy

Poz. 192

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 19 listopada 1948 r.

o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Na podstawie art. 6 ust. 1, 4 ust. 1 pkt. 1 i 4 i 13 dekretu z dnia 5. IX. 1947 o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz. U. R. P. Nr 60 poz. 328) i § 1 rozporządzenia Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dnia 19. III. 1947 w sprawie upoważnienia kapitanów portów do nakładania kar w drodze nakazów karnych (Dz. U. R. P. Nr 38 poz. 183) zarządzam co następuje:

Rozdział I. Postanowienia Ogólne.

§ 1.

Granice terytorialne.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Granice terytorialne portu handlowego w Szczecinie i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin określa rozporządzenie Ministra Żeglugi.

§ 2.

Władza porządkowa w porcie

Na obszarach wymienionych w § 1 władzą porządkową portu i żeglugową jest Szczeciński Urząd Morski.

§ 3.

Wykonanie Zarządzeń.

Zarządzenia porządkowe Szczecińskiego Urzędu Morskiego i jego organów, niewykonane w zakreślonym terminie nie naruszając przepisu z § 109 niniejszego rozporządzenia i dalszych skutków prawnych ulegają wykonaniu za pomocą odpowiednich środków przymusowych w trybie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22. III. 1928 o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz. U. R. P. Nr 36 poz. 342).

W razie koniecznej potrzeby w związku z wykonywaniem czynności urzędowych funkcjonariusze Szczecińskiego Urzędu Morskiego i jego organów uprawnieni są każdego czasu do wstępu na statki, place, do magazynów i wszelkiego rodzaju innych urządzeń, znajdujących się na terenie objętym niniejszym rozporządzeniem.

§ 4.

Zażalenia i odwołania.

Zażalenie na postępowanie organów Szczecińskiego Urzędu Morskiego można wnieść do tego Urzędu.

Od decyzji Szczecińskiego Urzędu Morskiego w sprawie głównej służy stronie odwołanie do Ministerstwa Żeglugi w trybie rozporządzenia Prezydenta Rzeczpospolitej z dnia 22. III. 1928 o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 56 poz. 341).

Odwołanie należy wnieść za pośrednictwem Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

Wniesienie odwołania od decyzji Szczecińskiego Urzędu Morskiego nie wstrzymuje jej wykonania.

Organami Urzędu Morskiego jest Kapitanat Portu wraz z podporządkowaną mu Strażą Portową.

§ 5.

Odpowiedzialność kapitanów statków.

Kapitan statku obowiązany jest czuwać, by załoga, pasażerowie i inne osoby zatrudnione pomocniczo na statku nie dopuszczały się przekroczeń przeciw niniejszemu rozporządzeniu.

W razie nieprzestrzegania obowiązujących przepisów, nie — zastosowania się do poszczególnych zarządzeń lub ich przekroczenia na statku przez załogę lub osoby zatrudnione pomocniczo na statku karę ponosi kapitan statku, jeżeli przed odejściem statku winny nie został wyśledzony.

Ilekroć rozporządzenie niniejsze mówi o zakazach i nakazach nałożonych na statek, odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów porządkowych jest kapitan statku, a w jego braku właściciel statku.

W rozumieniu niniejszego rozporządzenia kapitanem statku jest nietylko osoba ustanowiona dla kierownictwa statku lecz również każdorazowy jego zastępca.

§ 6.

Zakres mocy obowiązującej.

Postanowieniom niniejszego rozporządzenia podlegają wszelkie statki tudzież urządzenia pływające do nich przyrównane oraz osoby znajdujące się na obszarach wymienionych w § 1.

Rozdział II. Na redzie.

§ 7.

Poruszanie się przed wejściem do portu.

Statki obowiązane są zmniejszyć szybkość i zachować ostrożność przy wchodzeniu do portu i na skrzyżowaniach dróg wodnych.

§ 8.

Podnoszenie bandery narodowej.

Statek, wchodzący do portu lub wychodzący z portu, podnosi swą banderę narodową bez względu na porę doby.

Statek wchodzący do portu, może opuścić banderę narodową dopiero po zacumowaniu, statek wychodzący z portu obowiązany jest podnieść banderę narodową już z chwilą odcumowania.

§ 9.

Zarzucenie kotwicy.

Statek stojący na kotwicy podnosi:

a) **w porze dziennej:** czarną kulę w miejscu przepisanym dla latarni kotwicznej,
b) **w porze nocnej:** przepisane w § 11 rozporządzenia z dnia 5. II. 1906 o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy Niemieckiej str. 120) światła kotwiczne.

Rzucona kotwica winna być zaopatrzona w bojkę.

§ 10.

Specjalne zezwolenie na wejście do portu.

Port handlowy w Szczecinie jest portem otwartym.

Specjalnego zezwolenia Kapitanatu Portu na wejście do portu i pobytu w nim potrzebują:

a) statki cieknące, statki co do których istnieje obawa zatonięcia oraz statki z nienormalnym przechyłem, którym grozi niebezpieczeństwo przewrócenia się,
b) statki, których zdolność manewrowania jest ograniczona,
c) statki, na których wybuchł pożar,
d) statki mieszkalne, składowe, łazienki, pływające przystanie dla łodzi, dźwigi pływające, rusztowania pływające, promy, pontony, doki, pływające elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe, tratwy itd.,
e) statki załadowane amunicją oraz materiałami łatwopalnymi, wybuchowymi, żrącymi, trującymi lub cuchnącymi,
f) statki, które podczas podróży osiadły na mieliźnie lub miały inne awarie, o ile nie są naprawione,
g) statki nieodkażone, na których wystąpiły niebezpieczne choroby infekcyjne oraz statki pochodzące z portu uznanego za zakażony dżumą, cholerą, ospą lub żółtą febrą,
h) inne statki na wyraźne zarządzenie Kapitanatu Portu.

Jeżeli uszkodzenie, wadliwość lub pewna właściwość statku wystąpiły lub doszły do wiadomości Kapitanatu Portu po wejściu statku do portu, Kapitanat Portu uprawniony jest w razie sprzeciwu usunąć statek na koszt i ryzyko armatora.

Wejście i pobyt w porcie handlowym w Szczecinie okrętów wojennych regulują odrębne przepisy.

§ 11.

Przygotowanie statków do wejścia do portu.

Przed wejściem statku do portu i w czasie jego pobytu w porcie wszystkie wystające poza burtę części statku i jego uzbrojenia w szczególności łodzie ratunkowe, żórawiki itd. winny być na statku wprowadzone wewnętrz burty i tak umocowane, by nie uszkadzały innych statków i urządzeń portowych. Żaglowce ponadto winny przybrasować ostro reje i wciągnąć dziobaki.

Bezpoprzeczkowe kotwice należy wciągnąć całkowicie do kluz.

§ 12.

Sprawdzenie przyrządów nawigacyjnych.

Statek wykonujący przy dalbie dewiacyjnej zwroty w celu sprawdzenia kompasu podnosi na przednim maszcie flagę „K" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich. Flaga ta może być użyta również jako sygnał podczas sprawdzania radiogoniometru lub hydrofonu lub tym podobnych przyrządów nawigacyjnych.

Inne statki winny takim statkom ustąpić z drogi.

Rozdział III. Obowiązek posługiwania się holownikami.

§ 13.

Obowiązek ogólny według zanurzenia i tonażu statków.

Statki powyżej 1000 ton rej brutto i statki bez względu na ich pojemność powyżej 19 stóp zanurzenia muszą w porcie posługiwać się pomocą holownika.

Statki o tonażu ponad 1000 ton rej brutto przy sile wiatru 4 i więcej według skali Beauforta oraz statki idące z prądem pod mostami winny na żądanie pilota posługiwać się pomocą 2-ch holowników.

Statki o mniejszym tonażu względnie mniejszym zanurzeniu winny na wezwanie Kapitanatu Portu lub pilota posługiwać się pomocą holownika szczególnie w wypadku, gdy manewr statkiem naraża na niebezpieczeństwo którąkolwiek z jednostek pływających, nabrzeże lub urządzenie portowe, gdy wstrzymuje względnie utrudnia ruch lub manewry innych statków czy je zbytnio przedłuża.

§ 14.

Skrócenie liny holowniczej.

Lina holownicza winna w porcie być tak skrócona, by zapewniona była zdolność manewrowania zestawu holowniczego w stopniu wykluczającym wyrządzenie jakichkolwiek szkód.

§ 15.

Holowanie statku burtą do burty.

W razie braku steru jednostka holowana winna być umocniona burta do burty. Holowane burta do burty jednostki muszą na dziobie i na rufie być silnie przymocowane.

§ 16.

Urządzenie ześlizgowe przy haku holowniczym.

Każdy holownik wykonywujący prace holownicze na obszarze portu winien być zaoparzony przy haku holowniczym w dobrze funkcjonujące urządzenie ześlizgowe umożliwiające zluzowanie liny holowniczej nawet w wypadku, gdy ona jest naprężona.

Wyjątki od powyższej zasady dopuszczalne za zgodą Kapitanatu Portu.

§ 17.

Przedwczesne porzucenie i pęknięcie liny.

Wzbronione jest porzucenie przez statek holujący jednostki holowanej przed jej zacumowaniem.

W razie awarii lub pęknięcia liny zestaw holowniczy winien jak najrychlej ustąpić z drogi uczęszczanej lub być jak najprędzej usuniętym.

§ 18.

Dozór statku holowanego.

Na każdym statku holowanym musi być ustanowiony kierownik zaznajomiony z prowadzeniem statku i musi znajdować się przy sterze, o ile obecność jego nie jest wymagana gdzieindziej.

Statki holowane burta do burty mogą mieć jednego kierownika dla dwóch statków, odpowiedzialnego za obydwa statki.

Wrazie, gdy statek holowany steru nie posiada, kierownik znajdować się winien na dziobie statku.

§ 19.

Skład zestawu holowniczego.

Holowanie więcej aniżeli jednej jednostki w porcie dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu, o ile przepisy niniejsze nie dopuszczają wyjątków.

§ 20.

Przepisy szczegółowe o odstępach między zestawami holowniczymi i o długości zestawu holowniczego.

Na odcinku między wyspą nawigacyjną a nabrzeżem Golęcino zestawy holownicze winny mieć odstęp conajmniej 1000 m od siebie.

Na Przekopie Mieleńskim i począwszy od nabrzeża Fant do dalb przy Golnowie długość zestawu holowniczego, licząc od dziobu statku holującego do rufy ostatniego statku holowanego nie może przekraczać 400 m.

Rozdział IV. Porządek ruchu statków.

§ 21.

Postanowienia ogólne.

Odnośne ruchu statków na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem ma odpowiednie zastosowanie rozporządzenie z dnia 5. II. 1906 o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy Niemieckiej str. 120), o ile rozporządzenie niniejsze inaczej nie postanawia.

§ 22.

Porządek mijania się.

Na obszarze portu statki w ruchu trzymają się prawej strony drogi uczęszczanej, patrząc w kierunku ruchu, a zbliżając się kursami przeciwnymi mijają się lewą burtą, jeżeli niema przeszkód oczywistych.

§ 23.

Pierwszeństwo drogi.

Prawo pierwszeństwa drogi mają następujące statki:

a) które ze względu na doznane uszkodzenie lub charakter swej budowy czy zestawu holowniczego nie mają możności swobodnego poruszania się na trasie wodnej (niezdolne do manewrów lub ograniczone w zdolności do manewrowania) oraz statki, które ze względu na swe wielkie zanurzenie muszą korzystać z najgłębszej części pogłębianego toru wodnego,

b) które ze względu na pilność lub nagłość swych funkcji a zwłaszcza z powodu niesienia pomocy lub ratunku wymagają szybkości ruchu po najkrótszej drodze. Do statków tych należą zwłaszcza statki pożarnicze, milicyjne, celne i skarbowe.

W wypadku wzajemnego spotkania się statków wymienionych w poprzednim ustępie statki podane pod b) ustępują z drogi statkom podanym pod a).

Statki mające pierwszeństwo drogi podnoszą następujący znak:

a) statki wymienione w ustępie pierwszym pod punktem a)

w dzień 2 czarne walce na topie przedniego masztu,

w nocy czerwone światło widzialne dookoła.

b) statki wymienione w ustępie pierwszym pod b)

w dzień: jeden czarny walec na topie masztu przedniego,

w nocy: dwa światła białe, wywieszone w linii pionowej w odległości 185 cm jedno pod drugim, widziane dookoła.

Dwa statki równorzędne z pierwszeństwem drogi wymijają się na zasadach ogólnych.

§ 24.

Ruch statków w porcie zamarzniętym.

Kapitan statku ma obowiązek na miejscu postoju rozbić powłokę lodową dookoła statku na odległość co najmniej 3 m.

W porcie zamarzniętym statki poruszają się wzdłuż miejsc otwartych i przeznaczonych do ruchu tak, by nie nastąpiło uszkodzenie trwałych brzegów lodu i w tych miejscach zmniejszają szybkość.

Mijanie się statków w drodze uczęszczanej otwartej jest wzbronione.

Statek zdążający pod prąd czeka tak długo aż statek idący z prądem minie to miejsce otwarte.

§ 25.

Zakaz wyprzedzania.

W wejściach portowych, kanałach portowych i wewnątrz portu wyprzedzanie statków jest wzbronione.

§ 26.

Zmniejszenie szybkości statku.

O ile statek pilotowy lub statek administracji portowej, graniczny, celny lub sanitarny podniósł flagę „Z" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, kapitan statku, do którego skierowują się wymienione statki, winien szybkość zmniejszyć względnie statek zatrzymać, by przedstawicielom władzy dać możność podejścia do burty dla uzyskania informacji lub wydania kierownictwu statku zarządzeń.

§ 27.

Sygnał na zakrętach.

Na nieprzejrzystych odcinkach drogi należy przed wejściem do zakrętów lub przed opuszczeniem tychże a także na skrzyżowaniach dróg wodnych oddać długi ton ostrzegawczy.

Wzbronione jest skrócenie drogi w tych miejscach przez korzystanie z lewej strony drogi uczęszczanej.

§ 28.

Szybkość statków w porcie.

Statki w porcie poruszają się ze zmniejszoną szybkością.

Maksymalna szybkość na Przekopie Mieleńskim wynosi 5 mil morskich na godzinę, na innych odcinkach 3 mile morskie.

§ 29.

Sygnał odejścia.

Statki pasażerskie winny dawać w porcie sygnał odejścia za pomocą dzwonu okrętowego.

Używanie gwizdka lub rogu mgłowego jako znaku odejścia czy przybycia jest wzbronione.

§ 30.

Ogólne przepisy o mijaniu się statków pod mostami.

Podczas mijania mostów prawo pierwszeństwa mają:

a) statki idące z prądem,

b) ze statków, mających jeden kierunek statki z własnym napędem i zestawy holownicze,

c) ze statków o własnym napędzie lub dwóch zestawów holowniczych mających jeden kierunek statek będący najbliżej mostu.

Jednoczesne mijanie otworu mostowego przez dwa lub więcej statków albo tratew w jednym lub przeciwnym kierunku jest wzbronione; wzbronione jest również przymocowanie lin do filarów lub tym podobnych urządzeń mostu, chyba, że filary są specjalnie w tym celu postawione.

Otwory w mostach należy mijać prawą stroną, o ile przepisy miejscowe nie postanawiają inaczej i małą szybkością, a nadto dopiero wówczas gdy są oddane do przejścia za pomocą odpowiednich sygnałów lub innych znaków wartownika mostowgo. Do tego czasu winny statki przy zachowaniu prawa pierwszeństwa zatrzymać się w należytej odległości od mostu.

Statki żaglowe o pojemności powyżej 20 ton rej. brutto winny przed przejściem mostu zwinąć żagle.

Ster i maszyna na statkach o własnym napędzie mechanicznym muszą mieć dostateczną obsługę, by potrzebny manewr mógł być każdej chwili wykonany.

Statkom z przechyłem, mostów mijać nie wolno.

§ 31.

Szczegółowe przepisy o mijaniu statków pod mostami.

Szczegółowe przepisy o mijaniu się statków pod mostami będą wydane w drodze osobnego rozporządzenia po odbudowie mostów.

§ 32.

Ogólne przepisy o ruchu tratew.

Każda tratwa musi na obszarze portu być holowana przez statek parowy.

Poszczególne drewna muszą być między sobą mocno i trwale umocowane.

Każda tratwa winna być zaopatrzona w przepisany sprzęt i podczas trwania ruchu w porcie musi jej towarzyszyć łódź.

Na widocznym miejscu winna być umieszczona tabliczka z nazwiskiem właściciela oraz jego miejsce zamieszkania, w środku tratwy równolegle do jej długości.

Właściciel tratwy dba o należyty nadzór i odpowiada za wszelkie szkody wyrządzone przez tratwy lub poszczególne drewna.

Na tratwach o długości do 20 m winna znajdować się jedna, do 50 m dwie a ponad tę długość, trzy osoby biegłe w prowadzeniu tratew.

Zestawy tratew nie powinny ograniczać ruchu statków. Między poszczególnymi tratwami odległość winna być tak wielka, by statki i promy mogły się między nimi swobodnie poruszać.

W nocy tratwy mogą się poruszać tylko w wyjątkowych wypadkach i za zezwoleniem Kapitanatu Portu i winny być oświetlone.

§ 33.

Rzucanie kotwicy.

Rzucanie kotwicy w obrębie portu wewnętrznego dozwolone jest tylko według wskazówek pilota lub za zezwoleniem Kapitanatu Portu nadto tylko w wypadku bezpośredniego niebezpieczeństwa. Rzucone kotwice muszą być zaopatrzone w bojki. Rzucanie kotwic admiralicyjnych w porcie jest wzbronione.

Dragi muszą się posługiwać kotwicami jednoramiennymi.

§ 34.

Zakaz włóczenia kotwicy.

Włóczenie kotwicy po dnie poprzez wejścia portowe oraz miejsca wyłączone jest surowo wzbronio-

ne szczególnie w pobliżu miejsca przebiegu kabli, które oznaczone są znakami ostrzegawczymi oraz napisem „kabel“.

§ 35.

Zakaz uwieszania się mniejszych jednostek do statków będących w ruchu.

Uwieszanie się łodzi wiosłowych i sportowych do statków będących w ruchu jest wzbronione. Przepis ten nie dotyczy statków cumowniczych, które mogą się przyczepiać do statków będących w ruchu za zgodą kapitana statku.

Wymienione wyżej jednostki winny w stosunku do statków większych zachować wszelkie, przez doświadczenie morskie nabyte, jak i wskazane przez okoliczności chwili, środki ostrożności.

§ 36.

Obroty statków.

Gdy statek wykonywujący obrót w basenie lub w kanale przy oparciu o nabrzeże znajdzie się w położeniu, przy którym przejście innych statków koło niego jest niebezpieczne lub utrudnione, to statki zatrzymują się i czekają dopóty, dopóki nie będzie możliwe bezpieczne minięcie statku obracającego się.

§ 37.

Poruszanie śruby okrętowej przy nabrzeżu.

Poruszanie śrub okrętowych podczas postoju statku przy nabrzeżu dozwolone jest jedynie dla próby maszyn i odbicia statku od nabrzeża nie wcześniej niż 10 minut przed odejściem pod warunkiem jednak, że ilość obrotów śrub nie będzie większa niż przy najmniejszej szybkości statku.

Na statkach dwuśrubowych winien być umieszczony w języku polskim i angielskim napis ostrzegawczy po obu stronach na widocznym miejscu rufy.

Podczas próby maszyn, na rufie statku winien znajdować się jeden z oficerów pokładowych statku, który byłby odpowiedzialny za bezpieczeństwo wszystkich obiektów mogących się znajdować w pobliżu śrub podczas ich obracania.

Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o niebezpieczeństwie uprzedzać statki lub łodzie znajdujące w bezpośredniej blizkości a w razie niebezpiecznego ich zbliżenia się, śruby niezwłocznie wstrzymać.

Próba maszyn winna się odbywać w ten sposób, że kierunek obrotu rufy jest zmieniany tak często, żeby cumy statku oraz pachołki na nabrzeżu nie podlegały zbyt wielkiemu natężeniu.

§ 38.

Ćwiczenia łodzi wiosłowych i wyścigi na łodziach.

Ćwiczenia łodzi wiosłowych i jazdy na deskach za motorówką w obrębie portu dopuszczalne są tylko na Przekopie Mieleńskim i w górnym biegu Odry, licząc od nabrzeża Gazowni.

Wyścigi na łodziach dopuszczalne są tylko za zgodą Kapitanatu Portu i w miejscach przez niego wskazanych.

§ 39.

Pogłębianie portu.

Pogłębianie portu może być dokonywane jedynie za zgodą Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 40.

Zamknięcie Odry dla pewnego rodzaju statków.

Na odcinku Odry pomiędzy rozgałęzieniami Przekopu Mieleńskiego i Kanału Grabowskiego (km 62,3 i 64,5 toru wodnego) Odra jest zamknięta.

Wyjątek stanowią:

a) statki o pojemności powyżej 1700 ton rej. brutto lub o większej długości niż 75 m. względnie szerokości ponad 12 m,

b) zestawy holownicze,

c) wszystkie statki kursujące do miejsc postojów lub nieruchomości położonych na wymienionym odcinku,

d) okręty marynarki wojennej,

e) statki rządowe,

f) statki służące do utrzymania wymienionej trasy.

§ 41.

Szczegółowe przepisy odnośne ruchu w kanałach Odra — Duńczyca, Duńczyca — Parnica, w przekopie Odra — Parnica, w Kanale Grabowskim i w Kanale Dębickim.

Żaglowanie w kanałach Odra — Duńczyca, Duńczyca — Parnica, w przekopie Odra — Parnica, Kanale Grabowskim i w Kanale Dębickim dozwolone jest tylko przy korzystnym wietrze. Krążenie w tych miejscach jest niedozwolone.

Zakotwiczenie na tych wodach jest dozwolone tylko w razie konieczności i to tak, by nie przeszkadzać innym statkom w ruchu.

Cumowanie statków za wyjątkiem strony zachodniej kanału Odra — Duńczyca może być tylko pojedyńcze chyba, że Kapitanat Portu dopuści wyjątki.

Kanał Duńczyca — Parnica nie może być zajęty w pasie szerszym niż 18 m, licząc od zewnętrznej strony statku do brzegu. Wyjątki są dopuszczalne tylko za zgodą Kapitanatu Portu.

Rozdział V. Sygnały.

§ 42.

Sygnały akustyczne.

Statki z własnym napędem w ruchu podają sygnał gwizdkiem lub syreną w wypadkach następujących:

a) przy zbliżaniu się do wejść portowych, przy wejściu do basenów wewnętrznych oraz przy skrzyżowaniu dróg wodnych,

b) w wypadkach spotkania się z innymi statkami w ruchu,

c) podczas mgły, śnieżycy lub ulewy zgodnie z postanowieniami § 21 niniejszego rozporządzenia.

W innych wypadkach prócz wymienionych powyżej podawanie sygnałów akustycznych należy ograniczać do potrzeby niezbędnej.

§ 43.

Sygnały optyczne.

Statki posługujące się pomocą holowniczą pokazują światła przepisane w § 21 niniejszego rozporządzenia.

Jednostki pływające nie obowiązane do pokazywania świateł pozycyjnych podczas ruchu pokazują światło białe, widoczne dookoła.

Podczas postoju przy nabrzeżach w porze nocnej statki utrzymują światło stałe białe na rufie oraz takie światło na środku burty od strony wody na wysokości górnego pokładu. Z kilku razem stojących statków światło na burcie pokazuje statek zewnętrzny.

§ 44.

Sygnały radiotelegraficzne.

Prawo i sposób nadawania sygnałów radiotelegraficznych lub radiotelegraficznych przez obce okręty wojenne, obce statki powietrzne wojenne i wszelkie statki handlowe i inne, tudzież statki powietrzne znajdujące się w porcie handlowym unormowane jest rozporządzeniem Ministrów Poczt i Telegrafu, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji z dnia 8. X. 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 87, poz. 682).

W szczególności wszelkie statki zarówno handlowe ja i inne (z wyjątkiem obcych okrętów wojennych iobcych statków powietrznych wojennych) mają prawo nadawać sygnały tylko w wypadkach wyjątkowych, gdy statek nie ma innego sposobu komunikacji z lądem i to za zgodą najbliższej stacji przybrzeżnej.

Odbiór nadawań radiowych dozwolony jest z warunkiem nie wywoływania tym zakłóceń w istniejących komunikacjach radiowych.

§ 45.

Sygnały dla drag i statków nurkowych.

Dragi pracujące w porcie pokazują po stronie wolnej dla ruchu sygnały następujące:

w dzień: dwa stożki czerwone,

w nocy: pionowo umieszczone trzy światła, z których górne i dolne są czerwone, środkowe białe.

Statki nurkowe pokazują sygnały następujące:

w dzień: flagę czerwoną na widocznym miejscu,

w nocy: światło jak powyżej dragi.

§ 46.

Sygnały dla promów.

Prom podnosi:

w dzień: kulę pomalowaną w białoczerwone poziome pasy nad częścią statku w kierunku ruchu,

w nocy: oświetla kulę za pomocą białego światła.

§ 47.

Statki pożarnicze i ratownicze .

Statki pożarnicze i ratownicze pokazują w czasie kursu do miejsca pożaru względnie wypadku następujące sygnały:

w dzień: na dziobie i na rufie statku po dwie czerwone kule lub przedmioty o podobnych kształtach o średnicy po 0,50 m pionowo nad sobą ponad burcikiem umieszczone i to tam, gdzie istnieje stała poręcz pokładowa nad nią,

w nocy: poza światłami przewidzianymi w rozporządzeniu o porządkach na drogach morskich na dziobie i na rufie po dwa czerwone światła jedno nad drugim. Światła muszą być tak urządzone i umocowane, by pokazywały nieprzerwane światło w łuku widnokręgu po 8 rumbów od dziobu na każdą stronę statku. Światła muszą być widzialne w odległości dwóch mil morskich. Dolne światła muszą być przymocowane co najmniej jeden metr nad stałą poręczą pokładową.

Na miejscu Śożaru muszą stojące statki pożarnicze w nocy pokazywać wyżej wymienione światła czerwone przy dziobie i na rufie, światła zaś boczne muszą być zgaszone.

§ 48.

Statki znajdujące się w niebezpieczeństwie.

Statki znajdujące się w niebezpieczeństwie a potrzebujące pomocy pokazują następujące sygnały:

w dzień a) znak Morsego „V" (· · · —) za pomocą gwizdka okrętowego lub syreny kilkakrotnie w odstępach,

b) flagę „V" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich na widocznym miejscu,

c) długotrwały gwizd syreny lub gwizdka okrętowego,

w nocy: znak Morsego jak wyżej pod a) lub sygnały jak wyżej pod c).

Rozdział VI. Porządek postoju w porcie.

§ 49.

Zgłoszenia przybycia i wyjścia statku.

Kapitan statku lub jego upoważniony zastępca (makler) obowiązany jest zgłosić bez zwłoki w Kapitanacie Portu przybycie statku i przedłożyć jednocześnie certyfikat okrętowy, świadectwo pomiarowe, spis załogi, manifest ładunkowy (odpis) oraz listę pasażerów z zaznaczeniem ich przynależności państwowej.

W dniu wyjścia statku kapitan statku obowiązany jest wywiesić na przednim maszcie flagę „P" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich a poza tym złożyć w Kapitanacie Portu zgłoszenia wyjścia, zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, zaświadcznie o zadośćuczynieniu przepisom celnym (dowód odprawy), odpis manifestu towarów zabranych z portu oraz listę pasażerów z zaznaczeniem ich przynależności państwowej, przyjętych w porcie na statek, co stanowi warunek uzyskania zezwolenia na wyjście z portu.

Osoby polskiej narodowości muszą przed opuszczeniem granic państwa mieć zezwolenie właściwych władz.

Wymienione wyżej zgłoszenia składa według ustalonego wzoru i podpisuje kapitan statku lub jego upoważniony zastępca, odpowiedzialny za prawdziwość swoich zeznań.

Polskie statki handlowe morskie obowiązane są złożyć poza tym na początku każdego roku kalendarzowego w Kapitanacie Portu świadectwo bezpieczeństwa oraz książki rewizji kotłów głównych i pomocniczych.

§ 50.

Pobyt cudzoziemców w porcie.

Pobyt w porcie i mieście portowym pasażerów cudzoziemców i cudzoziemskiej załogi statku unormowany jest rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 8. XI. 1929 o ruchu cudzoziemców (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 575).

§ 51.
Zwolnienie od zgłoszenia.

Zwolnione częściowo lub całkowicie od obowiązku zgłoszenia w myśl § 49 niniejszego rozporządzenia są:

a) okręty wojenne,

b) statki państwowe,

c) polskie statki żeglugi przybrzeżnej, polskie statki rybackie i holowniki, które uiściły roczną opłatę,

d) statki pasażerskie, które kursują według określonego rozkładu jazdy do portów Zalewu Szczecińskiego i Świnoujścia,

e) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują czynności zarobkowych oraz

f) jachty krajowe i łodzie sportowe, o ile nie udają się za granicę lub stamtąd przybywają.

§ 52.
Wyznaczenie i zmiana miejsca postoju.

Wszelkim statkom zabronione jest przybijanie do nabrzeży, postój przy nich oraz zmiana miejsca postoju w porcie bez uzyskania uprzednio zezwolenia Kapitanatu Portu. Miejsce postoju w porcie wyznacza Kapitanat Portu. Kapitanowi Portu przysługuje prawo zarządzenia w razie potrzeby zmiany miejsca postoju względnie wyprowadzenie statku z portu na koszt i ryzyko statku. Gdy okaże się, że statek, odnośnie którego zarządzono zmianę miejsca postoju, nie ma dostatecznej załogi do wykonania odnośnego manewru lub nie wykona go na czas., Kapitanat Portu może wykonać manewr własnym zarządzeniem, wynajmując odpowiednią obsługę dodatkowo i środki pomocnicze. Wszelkie koszty powstałe obciążają statek.

Przed zajęciem miejsca postoju przy nabrzeżu statek winien w zasadzie wykonać obrót tak, by dziób statku skierowany był ku wyjściu portu lub basenu. Wyjątki od powyższego przepisu wymagają uprzedniego zezwolenia Kapitanatu portu i są dopuszczalne, jeżeli taki postój nie utrudnia przeładunku lub też nie stoją na przeszkodzie względy inne.

§ 53.
Cumowanie.

Cumy okrętowe mogą być założone tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone. Statki winny być przycumowane należycie, by w razie potrzeby cumy mogły być łatwo zrzucone.

Rozpinanie lin w poprzek basenu lub kanałów portowych do przeciwległego brzegu może mieć miejsce tylko w razie nieodzownej potrzeby oraz za uprzednim zezwoleniem Kapitanatu Portu. Rozpięte w ten sposób liny muszą być na żądanie czasowo opuszczone a na noc usunięte zupełnie. Lina taka musi być oznaczona w dzień za pomocą dwóch czerwonych flag, w nocy za pomocą dwóch czerwonych świateł, ustawionych poziomo w odległości trzech metrów od siebie.

Kapitan statku ponosi odpowiedzialność za należyte przycumowanie statku, za wytrzymałość użytych cum oraz za dostateczne ich wzmocnienie przy silnych wiatrach.

O ile Kapitanat Portu zarządzi ustawienie jednego statku wzdłuż drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na należyte zamocowanie do niego statku dostawionego.

§ 54.
Zakaz dokonywania pomiarów i sondowania.

Wzbronione jest dokonywanie pomiarów i sondowanie w obrębie portu, o ile czynności te są zbędne dla nawigacji.

§ 55.
Pobieranie zapasów świeżej wody.

Statki, które zamierzają pobrać zapas świeżej wody z wodociągu co najmniej 20 cbm winny zgłosić swe zapotrzebowanie na trzy godziny naprzód i zarządać odpowiednich przyrządów z Kapitanatu Portu.

Ilość podjętej wody należy zgłosić w Kapitanacie Portu.

§ 56.
Połączenie statków z lądem.

Wejście na statek stojący przy nabrzeżu musi być bezpieczne i umożliwione przez pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. Przed zaprowadzeniem tych urządzeń, ruch między statkiem a lądem jest wzbroniony.

Mosty, schodnie osobowe, kładki itp. muszą być dostatecznie mocne i szerokie, po jednej stronie co najmniej zaopatrzone w dostatecznie silną poręcz lub linę i w porze nocnej wystarczająco oświetlone a przy gołoledzi posypywane piaskiem.

W wypadkach ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego, statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy zakładaniu odpowiednich dojść, o ile tego okaże się potrzeba.

Nadto statki muszą:

a) przysłonić rury pary odlotowej, rury wylotowe pomp i ścieków tak, by nie poparzyć, zmoczyć albo pobrudzić osoby i rzeczy lub też zalać nabrzeże, że,

b) podczas przerw w pracy przeładunkowej nałożyć pokrywy luk względnie przy otwartych lukach ze zrębnicami niższymi niż 80 cm postawić ogrodzenie tej wysokości, zabezpieczające dostatecznie,

c) usunąć na statku wszelkie przeszkody wolnego poruszania się dźwigu po nabrzeżu wzdłuż burty statku.

Każdy statek podczas postoju w porcie musi być pilnowany co najmniej przez jedną osobę załogi.

Przepis ten nie obowiązuje statków odstawionych lub na leżach zimowych; w takim przypadku właściciel lub najemca statku obowiązany jest ustanowić pełnomocnika i stróża i podać ich imiennie Kapitanatowi Portu.

Rozdział VII. Przeładunek i składowanie towaru.

§ 57.
Kontrola załadowania.

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statków,, zarówno co do ilości i umocowania ładunku pokładowego jak i maksymalnej ilości ładunku w ogóle. Wzbronione jest ładowanie statku powyżej ustalonych granic.

Kapitanat Portu wyda zakaz wyjścia z portu statku przeładowanego oraz statku z nienormalnym przechyłem do czasu jego częściowego odładowania względnie wyrównania. Myksymalnie dopuszczalny przechył wynosi od 12 do 14 stopni.

§ 58.

Przeładunek.

Przeładunek wolno uskuteczniać tylko za pośrednictwem fachowych przedsiębiorstw mających zezwolenie Urzędu Morskiego i posługujących się kwalifikowanymi robotnikami portowymi. Do przeładunku wolno używać tylko urządzeń przeładunkowych odpowiednich i gwarantujących wymagalny stopień bezpieczeństwa. O ile są wadliwe, winny być naprawione lub usunięte na zarządzenie Urzędu Morskiego czy Kapitanatu Portu. Kapitan statku obowiązany jest na żądanie Urzędu Morskiego lub Kapitanatu Portu okazać posiadane certyfikaty na ruchomy sprzęt przeładunkowy statku (windy, strzały ładunkowe itd.).

Wszelkie przetaczania ładunków przez krawężnik nabrzeża i po torach jest wzbronione bez odpowiedniego zabezpieczenia.

Podczas przeładunku materiału sypkiego, kawałkowego jak piasek balastowy, żużel, kamienie, złom żelazny, ruda, popiół, węgiel, ryż, zboże, tomasyna itd. powinno być rozpięte między nabrzeżem i statkiem płótno brezentowe lub zastosowany inny środek, zapobiegający przesypywaniu się materiałów do wody.

Podczas przeładunku złomu należy stale usuwać z torów kolejowych odpadki żelastwa.

§ 59.

Składanie towarów.

Składanie towarów na nabrzeżeach i placach oraz po torach bez zezwolenia Kapitanatu Portu jest wzbronione; w razie zezwolenia przestrzegać należy zarządzeń co do sposobu składania.

Towary wszelkiego rodzaju podczas za — lub wyładowania w razie zaistnienia koniecznej potrzeby mogą być za zezwoleniem Kapitanatu Portu złożone chwilowo na placach wolnych od torów kolejowych i nie dłużej, jak tego wymaga konieczność.

Towary winny być natychmiast usunięte, skoro tego zażąda Urząd Morski czy Kapitanat Portu i umieszczone tak, by przez to nie był utrudniony ruch.

Składanie siana, słomy itd. w stanie luźnym w ogóle jest niedopuszczalne.

Składanie podczas przeładunku wszelkiego rodzaju towaru z oparciem o ściany magazynów rządowych jest wzbronione.

Wożenie towarów na rampach rządowych dozwolone jest tylko na wózkach z obręczami gumowymi.

§ 60.

Nadmierne obciążenie nabrzeży.

Wzbronione jest nadmierne obciążenie nabrzeży ponad maksymalną nośność, oznaczoną specjalnymi tablicami.

§ 61.

Uszkodzenie urządzeń portowych.

Urządzeń portowych używać należy w sposób oględny i zapobiegający ich uszkodzeniu.

O wszelkich szkodach wyrządzonych przez statek lub jego załogę kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu.

Statek, który uszkodził nabrzeże, kable, urządzenia portowe, znaki morskie itd. obowiązany jest wyrządzoną szkodę naprawić lub przed wyjściem z portu złożyć w kasie Urzędu Morskiego żądane zabezpieczenie.

Rozdział VIII. Składowanie drzewa.

§ 62.

Sposób składowania drzewa.

Drzewo składowane na placach portowych należy układać w oddzielne stosy w długość i szerokość wynikające z rozmiarów danego materiału oraz na wysokość nie przewyższającą 4 metrów.

Odległość między sąsiednimi stosami w jednym rzędzie nie powinna być mniejsza niż 1 metr a odległość między rzędami stosów nie mniejsza niż 4 metry.

O ile rząd stosów przekracza długość 50 metrów, to powinna być po środku jego długości zastosowana większa przerwa nie mniej niż 5 metrów.

§ 63.

Dozór

Właściciele składów drzewa nie przeznaczonego dla użytku własnego mają obowiązek ustanowienia stałych, zaufania gadnych dozorców celem pilnowania składów dniem i nocą. Ustanowieni dozorcy muszą być podani imiennie Kapitanatowi Portu. Dozorcy nieodpowiedni muszą być na żądanie Kapitanatu Portu bezzwłocznie zastąpieni innymi odpowiednimi.

§ 64.

Obowiązek dozorców.

Ustanowieni dozorcy mają obowiązek stałego przebywania na oddanych pod dozór placach drzewnych oraz bacznego ich pilnowania.

Rozdział IX. Materiały wybuchowe i łatwopalne, przepisy przeciwpożarowe.

§ 65.

Sygnał statku z materiałem wybuchowym lub łatwopalnym.

Statek z ładunkiem materiału wybuchowego lub łatwopalnego pokazuje na przednim maszcie przez cały czas swego postoju na obszarach objętych niniejszym rozporządzniem do czasu ukończenia wyładunku tych materiałów i w czasie odgazowywania lub flagę „B“ według księgi międzynarodowej sygnałów morskich, w nocy natomiast na je miejscu światło czerwone.

Statek taki obowiązany jest przestrzegać ściśle przepisy specjalne dotyczące manipulacji z materiałami wybuchowymi, zawarte w paragrafach następnych.

§ 66.

Przestrzeganie zarządzeń:

Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych lub łatwopalnych przestrzegać muszą ściśle wszelkich zarządzeń Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu, wydanych w związku z wejściem statku do portu i jego wyjściem, załadowaniem i wyładowaniem to-

waru i podlegają stałemu dozorowi wyznaczonemu przez Kapitanat Portu.

§ 67.

Przedkładanie dokumentów załadowczych.

Wszelkie dokumenty załadowcze, odnoszące się do materiałów wybuchowych i łatwopalnych, winien kapitan statku tak wcześnie przedłożyć Kapitanatowi Portu, by przedsięwzięte być mogły wszelkie czynności dla przyjęcia statku.

Przy zgłoszeniu towarów wybuchowych i łatwopalnych należy podać rodzaj, ilość materiałów oraz sposób ich opakowania.

Przepisu powyższego nie stosuje się do materiałów wybuchowych i łatwopalnych w drobnych ilościach a mianowicie do:

a) oleju wybuchowego, dynamitu i innych materiałów wybuchowych o wadze poniżej 50 gramów,

b) prochu strzelniczego, bawełny strzelniczej i przedmiotów przeznaczonych dla celów sygnalizacyjnych poniżej 10 kilogramów.

§ 68.

Przedsięwzięcie środków ostrożności.

Kapitan portu przejmuje osobiście nadzór nad przeładowaniem materiałów wybuchowych i łatwopalnych i w czasie postoju statku w porcie uprawniony jest zabezpieczyć sąsiednie budynki i ludzi przez wystawienie posterunku przeciwpożarowego z odpowiednim sprzętem, holowników i łodzi patrolowych i musi mieć w pogotowiu hydranty na koszt statku oraz może zakazać ze względów bezpieczeństwa pobytu załogi i pasażerów na takim statku w porze nocnej.

Również statki stojące w pobliżu winny mieć swe urządzenia przeciwpożarowe w pogotowiu.

§ 69.

Zabezpieczenie przeładunku.

Przed przystąpieniem do przeładunku matriałów wybuchowych i łatwopalnych kominy statku przeładowującego a także kominy statku stojącego w pobliżu oraz paleniska i popielniki muszą być odpowiednio zabezpieczone przez przymocowanie na nich, uznanych przez władze siatek lub szczelne zamknięcie palenisk względnie popielników lub przez zupełne wygaszenie ognia.

Przepis powyższy obowiązuje również przejeżdżające w pobliżu miejsca przeładunku parowozy oraz położone w promieniu 200 metrów od miejsca przeładunku budynki.

Przeładunek towarów wybuchowych i łatwopalnych należy przesięwziąć przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności a towary należy chronić przed wstrząsami.

Podczas przerw przeładunku luki muszą być przykryte. Składanie materiałów wybuchowych i łatwopalnych na nabrzeżach choćby w celach przejściowych jest surowo wzbronione.

Materiały, które zawierają zgęszczone płynne gazy, materiały, które przy zetknięciu się z wodą wywołują gazy wybuchowe lub popierają proces spalania itp. należy przykryć płachtami brezentowymi, by na skutek wpływu słońca lub deszczu nie nastąpiło rozgrzanie się lub wytworzenie się gazu.

§ 70.

Zakaz używania ognia i światła.

Podczas postoju statków w porcie używanie otwartego ognia i światła oraz palenie tytoniu jest wzbronione:

a) na statkach z ładunkiem wybuchowym lub cieczą palną,

b) w lukach i ładowniach statków załadowanych materiałem łatwopalnym oraz surowcami włóknistymi wszelkiego rodzaju jak: bawełną, wełną, jutą, lnem, konopiami itp. wyrobami.

c) na pokładach statków stojących w pobliżu miejsca wyładowania materiałów wymienionych pod pkt a) i b).

§ 71.

Posługiwanie się ogniem i światłem.

O ile nie zachodzą wypadki bezwzględnego zakazu wymienionego w paragrafie poprzednim przy posługiwaniu się ogniem i światłem, wszystkie osoby przebywające na pokładzie statku obowiązane są do zachowania największej ostrożności.

Do pomieszczeń, w których znajdują się przedmioty wybuchowe i łatwopalne można tylko wejść z lampami elektrycznymi lub lampami Davy'ego.

Do pomieszczeń, w których znajdują się większe ilości gazów zgęszczonych lub płynnych, bądź przedmioty, które przy zetknięciu się z wodą wywołują gazy wybuchowe wreszcie do pomieszczeń, do których takie gazy mogłyby wtargnąć, należy wejść tylko z przenośnymi lampami elektrycznymi bez przewodów.

Do pomieszczeń zaś z węglem i takimi przedmiotami, które by mogły wytworzyć gazy świetlne należy wchodzić tylko z lampami bezpieczeństwa (lampy górnicze).

Lampy bezpieczeństwa używane w porcie muszą być co najmniej raz w roku, a znajdujące się na statku przed rozpoczęciem dłuższej podróży badane przez Urząd Morski na koszt właściciela względnie armatora.

Wynik badania lamp będących na statku winien być wpisany do dziennika okrętowego.

W nocy winny być latarnie służące do oświetlenia terenu wysoko przymocowane i nie mogą być nasycone olejami łatwopalnymi.

Popiół oraz wszelkie czyściwa nasycone tłuszczem lub olejem należy przechowywać w ogniotrwałych naczyniach szczelnie zamkniętych.

§ 72.

Rozniecanie ognia, gotowanie smoły.

Rozniecanie ognia na pokładzie statku dozwolone jest wyłącznie w bezpiecznych paleniskach i musi być stale pod dozorem.

Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku dziegciu, smoły, żywicy, asfaltu i oliwy jest wzbronione; nastąpić to może na lądzie w miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu.

§ 73.

Sygnalizownie pożaru.

Przy wybuchu pożaru w obrębie portu lub jego bliskości załogi statków powrócić winny niezwłocznie na swoje statki. Wszelkie zarządzenia kapitanatu portu odnośnie przeholowania statków oraz udzie-

lenia pomocy w akcji ratunkowej muszą być natychmiast wykonane.

Wszystkie holowniki znajdujące się w porcie tak rządowe jak i prywatne na alarm pożarniczy mają obowiązek stawić się niezwłocznie przed Kapitanatem Portu.

Przepis § 48 niniejszego rozporządzenia ma odpowiednie zastosowanie w razie pożaru. Sygnał alarmowy należy podawać do czasu zjawienia się na miejscu straży pożarnej. Jednocześnie należy podać sygnał z najbliższego pożarowego aparatu automatycznego.

§ 74.

Zakaz przechowywania materiałów wybuchowych w magazynach.

Przechowywanie materiałów wybuchowych w magazynach portowych lub innych miejscach niewyznaczonych dla tego celu jest surowo wzbronione,

§ 75.

Oświetlenie magazynów.

Do stałego oświetlenia wszelkiego rodzaju składów i placów należy używać energii elektrycznej. W wypadkach innych dozwolone jest posługiwanie się przenośnymi lampami elektrycznymi.

§ 76.

Przyrządy przeciwpożarowe, podręczny zapas materiałów łatwopalnych.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiedniej ilości stosowanych przyrządów przeciwpożarowych.

W celu badania tych przyrządów przedstawiciele straży pożarnej mają prawo wstępu każdego czasu do wszelkich magazynów, placów i urządzeń portowych.

Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych muszą się znajdować w specjalnych pomieszczeniach ogniotrwałych zabezpieczonych od ognia, gdzie powinno się odbywać rozlewanie ich na potrzeby dzienne, materiały zaś wytwarzające przy zetknięciu się z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące zapalenie, w naczyniach szczelnie zamkniętych i chronione przed wilgocią.

W podręcznych warsztatch materiały łatwopalne nie mogą być magazynowane i przechowywane w ilościach większych niż wymaga tego zapotrzebowanie dzienne, ustalone tak każdorazowo przez kierownika działu warsztatów.

Stałe zbiorniki z acetylenem należy umieszczać w osobnym, dobrze przewietrzonym pomieszczeniu. Umieszczenie ich w kuźniach i warsztatach jest wzbronione. Należy badać często zawory i przewody instalacji acetylenowej a przed napełnieniem zbiornika świeżym karbidem zużyty karbid wyrzucić; czynnośc tę należy wykonać w porze dziennej. Popiół oraz wszelkie czyściwa przesycone farbami lub smarami należy przechowywać w ogniotrwałych skrzyniach szczelnie zamkniętych i na zewnątrz budynku.

§ 77.

Zakaz palenia tytoniu, używanie otwartego ognia i światła w magazynach, na rampach i w składach.

Wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłonietego światła:

a) w czasie przeładowania materiałów wybuchowych, łatwopalnych, wszelkiego rodzaju surowców włóknistych oraz karbidu, siana i słomy.

b) w magazynach portowych, na rampach magazynów i w obrębie wszelkiego rodzaju składów na placach i nabrzeżach z wyłączeniem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

O zakazie winny być umieszczone odpowiednie ostrzeżenia na drzwiach wejściowych do odnośnych pomieszczeń oraz w innych widocznych miejscach, zaś na placach i nabrzeżach w miejscach odsłoniętych i widocznych.

§ 78.

Palenie ogni sztucznych.

Wzbronione jest palenie ogni sztucznych, puszczanie rakiet i strzelanie przez osoby niepowołane.

§ 79.

Rozniecanie ogniska na nabrzeżach i placach.

Wzbronione jest:

a) rozniecanie ogniska na lądzie bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu — zakaz ten nie dotyczy terenów używanych stale dla celów przemysłowych. W razie uzyskania zezwolenia Kapitanatu Portu ogień rozmieszczony być może tylko w bezpiecznych paleniskach i musi być pod stałym dozorem. Przed opuszczeniem paleniska należy je zgasić,

b) pracowanie na nabrzeżach oraz w odległości mniejszej aniżeli 20 m od magazynów i składów jakim bądź przyrządem wytwarzającym płomień,

c) używanie nafty, benzyny i innych łatwopalnych płynów do rozpalenia ognia w paleniskach.

§ 80.

Piece żelazne.

Wzbronione jest ustawianie pieców żelaznych w magazynach, składach za wyjątkiem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

Przy ustawianiu i przebudowie wszelkiego rodzaju pieców w miejscach dozwolonych musi być przestrzegane rozporządzenie Prezydenta Rzeczpospolitej z dnia 16. II. 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowie osiedli (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202).

§ 81.

Instalacja elektryczna.

Zakładanie oraz przeróbka i przedłużenie instalacji elektrycznej dozwolone jest tylko przez ludzi do tego upoważnionych, w magazynach rządowych jedynie za zezwoleniem Urzędu Morskiego.

Wzbroniona jest naprawa bezpieczników materiałem dowolnie znajdującym się pod ręką np. drutem.

Po ukończniu czasu pracy wszelki dopływ prądu do poszczególnych pomieszczeń należy przerwać przez wyłączenie wyłącznika głównego.

§ 82.

Papier,, słoma, wióry itp.

Papier, słoma, wióry itp. do opakowania służące matriały nie mogą być przechowywane z towarami lecz muszą być przechowywane oddzielnie w zamkniętych ogniotrwałych skrzyniach lub w oddzielnych pomieszczeniach.

Gromadzenie w miejscach prac robót stolarskich kołodziejskich itp. wiórów i trocin ponad produkcję dzienną jest wzbronione.

§ 83.

Sygnalizowanie pożaru.

Osoba, która spostrzeże pożar w porcie winna natychmiast uruchomić wszelkie stojące do dyspozycji środki alarmowe celem wezwania straży pożarnej i podać wiadomość o tym najbliższemu spotkanemu strażnikowi portowemu lub milicjantowi.

Rozdział X. Podjęcie lodu, ruch poprzez lód i drogi przejściowe.

§ 84.

Podjęcie lodu, otwory w lodzie.

Podjęcie lodu dla celów przemysłowych i innych bez zezwolenia Kapitanatu Portu jest wzbronione; odpowiednie pisemne podania należy złożyć w Kapitanacie Portu.

Wszelkie otwory w lodzie należy okolić poręczą lub uwidocznić je dostatecznie za pomocą drągów z wiechciem słomianym lub za pomocą gałęzi.

§ 85.

Ruch poprzez lód i drogi przejściowe.

Przechodzenie przez lód dozwolone jest tylko za zgodą Kapitanatu Portu chyba, że miejsca są oddane do ruchu. Miejsca oddane do ruchu muszą być dostatecznie oznaczone i posypywane piaskiem, popiołem lub innymi tym podobnymi środkami. W odległości 4 metrów od tych miejsc nie mogą być robione otwory w lodzie.

Drogi przejściowe poprzez lód mogą być założone tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu i muszą być oznaczone na obydwóch końcach w dzień za pomocą białej flagi, w nocy za pomocą białego światła widocznego dookoła.

O ile otwory w lodzie znajdują się bezpośrednio w bliskości drogi przejściowej lub ją przecinają, miejsca takie w nocy muszą być ponadto oznaczone czerwonym światłem.

Rozdział XI. Utrzymanie czystości.

§ 86.

Zanieczyszczenia nabrzeży, placów i wód portowych.

Wzbronione jest wszelkie zanieczyszczanie nabrzeży, placów i wód portowych w szczególności:

a) rzucanie do wody lub na nabrzeża i zakopywanie popiołu, szlaki, śmieci, odpadków gruzu, słomy, drzewa, drutu, złomu, padliny itp.

b) wylewanie i wypompowywanie w porcie lub na redzie oliwy, nafty, benzyny itp.

Załadowca względnie odbiorca towaru ma obowiązek sprzątnąć z nabrzeża i ramp hangaru pozostałości i odpadki ładunku lub śmieci natychmiast po ukończeniu przeładunku.

Śmiecie składać należy w skrzyniach ustawionych na nabrzeżach lub w miejscach na ten cel wyznaczonych; po użyciu należy zamykać pokrywy śmietników. Przekopywanie i przegrzebywanie zawartości śmietników jest wzbronione.

§ 87.

Nadmierny dym.

Wzbronione jest wytwarzanie przez statek nadmiernej ilości dymu uciążliwej dla ruchu i pobytu w porcie.

Rozdział XII. Wstęp na teren portowy i zamieszkaiwanie.

§ 88.

Wstęp na treny portowe.

Wstęp na tereny portowe a to: nabrzeży, place i miejsca, w których rozmieszczone są tabliczki z ostrzeżeniem oraz do wszelkiego rodzaju urządzeń portowych osobom nieuprawnionym jest wzbronione.

§ 89.

Zamieszkiwanie w obrębie portu.

Zamieszkiwanie w obrębie portu dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu. Wyjątki od powyższej zasady może Kapitanat Portu dopuścić dla większych skupisk ludności w obrębie portu.

Od uzyskania zezwolenia zwolnione są osoby wraz z ich domownikami, posiadając służbowe mieszkania w porcie przydzielone im przez urzędy państwowe. Nazwiska osób tych należy podać do wiadomości Kapitanatu Portu.

Rozdział XIII. Postanowienia różne.

§ 90.

Oznaczenie miejsca zatopienia przedmiotu.

Jeżeli kotwica, część ładunku lub inwentarza statku lub też statek zatonie na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem, kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie oznaczyć bojką miejsce zatonięcia przedmiotu i zgłosić wypadek w Kapitanacie Portu.

Kapitan statku względnie właściciel winien przystąpić bez zwłoki do wydobycia przedmiotu, inaczej do zatopionego przedmiotu mają zastosowanie przepisy ustawy o rozbitkach morskich z dnia 17. V. 1874.

§ 91.

Oznaczenie statku.

Każdy statek przebywający na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem oznaczony być musi widoczną i wyraźną nazwą lub literą względnie numeracją.

§ 92.

Przebywanie i eksploatacja w porcie urządzeń portowych.

Wszystkie pływające urządzenia jako to: dźwigi pływające, pontony, doki, elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe winny dla przebywania w porcie i wykonywania tam czynności zarobkowych uzyskać uprzednio zezwolenie Urzędu Morskiego.

§ 93.

Cumowanie, nurkowanie i zarobkowy przewóz.

Uprawianie przemysłu cumowniczego, nurkowego tudzież zarobkowego przewozu osób na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia Szczecińskiego Urzędu Morskiego. Cumownicy muszą mieć do dyspozycji odpowiednie wodne środki lokomocji.

§ 94.

Dowód uprawnienia kierowania statkiem.

Poruszanie się statku handlowego na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem dozwolone jest, jeżeli jego kapitan i mechanik posiadają urzędowy dowód uprawnienia kierowania statkiem lub jego maszyną, wymagany przez odnośne przepisy.

§ 95.

Znaki pływające.

Wzbronione jest przymocowanie wszelkiego rodzaju statków i innych pływających urządzeń do pływających znaków morskich.

§ 96.

Uszkodzenie znaków morskich.

Każda osoba, która pierwsza spostrzeże uszkodzenie znaków morskich na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem ma obowiązek donieść o tym bezzwłocznie Kapitanatowi Portu.

§ 97.

Obciążenie dźwigów.

Wzbronione jest obciążenie dźwigów ponad nośność dozwoloną oraz przechodzenie osób postronnych pod dźwigami będącymi w ruchu.

§ 98.

Otwieranie hangarów.

Wzbronione jest samowolne otwieranie rządowych hangarów, wind i wag oraz samowolne podejmowanie towarów z magazynów rządowych.

§ 99.

Zakazy różne.

Wzbronione jest:

a) **bezwzględnie**

1. nadużywanie automatów pożarniczych,
2. kąpanie się w obrębie portu poza miejscami na ten cel wyznaczonymi,
3. wejście na statek przed jego zacumowaniem; zakaz ten nie odnosi się do armatora, maklera, ajenta i ich pracowników oraz do cumowników,
4. usuwanie i uszkodzenie znaków morskich i znaków dla oznaczenia otworów w lodzie, dróg uczęszczanych i ścieżek na lodzie,

b) **bez zezwolenia Szczecińskiego Urzędu Morskiego**

1. ustawianie kiosków oraz umieszczanie wszelkiego rodzaju szyldów i reklam; naklejanie afiszów i plakatów dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel przeznaczonych w szczególności na tablicach, słupach itd.,
2. urządzanie jakichkolwiek widowisk sportowych,
3. uprawianie przemysłu okrężnego.

c) **bez zezwolenia Kapitanatu Portu**

1. wydobywanie piasku, żwiru i lodu z terenów portowych,
2. robienie zdjęć fotograficznych, szkiców i rysunków urządzeń portowych i innych obiektów położonych w porcie,
3. wyławianie w porcie i na redzie węgla i innych zatopionych przedmiotów,
4. łowienie ryb w porcie,
5. zbieranie pozostałości na nabrzeżu po przeładunku,
6. czyszczenie kominów statków parowych,
7. wbijanie pali dla przytrzymywania łodzi i sieci w wodzie i na brzegu,
8. uprawianie na nabrzeżach handlu rybami i wyrzucanie zdechłych ryb i odpadków do wody lub na nabrzeża,
9. sprzedaż przez załogę statku resztek towarów,

d) **bez zezwolenia kapitana statku**

wchodzenie osób postronnych na statek.

Rozdział XIV. Szczegółowe przepisy dla trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

§ 100.

Sygnały dźwiękowe.

Przy dojściu statku do portu Świnoujście należy dawać gwizdkiem lub syreną sygnał dwa długie, jeden krótki i jeden długi (— — . —). Sygnał ten służy zarazem do zawiadomienia Urzędu Celnego i władz sanitarnych.

Statek parowy stojący na kotwicy z powodu mgły, ulewy czy śnieżycy w pogłębionej rynnie trasy wodnej Świnoujście — Szczecin daje w kilku odstępach sygnał dzwonem, trwający każdorazowo 5 sekund.

W położeniu ukośnym lub w poprzek rynny tej trasy statek daje sygnał dzwonem i to jeden długi, trwający 5 sekund z następującymi trzema krótkimi uderzeniami (— . . .).

W razie niebezpieczeństwa i konieczności niesienia pomocy statki pokazują sygnały, przewidziane w § 48 niniejszego rozporządzenia.

§ 101.

Ostrożność w nurcie ujścia Świny.

Na trasie między morzem a północnym cyplem nabrzeża umocnionego Świny, każda jednostka, na której nie znajduje się pilot, musi znajdującym się w ruchu większym statkom schodzić z drogi, pozostawiając wolnym środek głębokiego nurtu, przebiegającego po wschodnim brzegu Świny.

§ 102.

Śruby okrętowe.

Puszczanie w ruch śrub okrętowych w pobliżu brzegu na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin dozwolone jest tylko w tym wypadku, gdy nie zachodzi obawa uszkodzenia obudowania brzegu lub innych statków.

§ 103.

Żegluga na Świnie.

W Kanale Mieleńskim dozwolona jest żegluga tylko statkom parowym i motorowym, holowanym przez parowe lub motorowe holowniki, żaglowcom i barkom.

Podejście do basenu południowego wewnętrznego portu w Świnoujściu jest dozwolone tylko jednostkom o zanurzeniu nie większym jak 2,5 m.

Tylko w drodze wyjątku Kapitanat Portu może zezwolić na uczęszczanie tej trasy przez statki o większym zanurzeniu, jednak w żadnym wypadku nie przekraczającym 3,3 m.

§ 104.

Przybijanie do brzegów w Kanale Piastowskim.

W kanale Piastowskim wolno przybijać do brzegu tylko przy istniejących przystaniach.

§ 105.

Żegluga na odcinku między Wyspą Nawigacyjną a Stołczynem.

Na odcinku między Wyspą Nawigacyjną a południowym końcem przekopu przez wyspę Dębinę, idącę w górę rzeki zestawy holownicze o zanurzeniu mniejszym jak 3 m. jak również łodzie wiosłowe i sportowe obierają boczną drogę nurtu poprzez Ciche Wody, Cichy Nurt, Przesmyk Skolwiński i Odrą na zachód od przekopu przez wyspę Dębinę.

§ 106.

Zakaz łowienia ryb na trasie wodnej.

Wzbronione jest łowienie ryb za pomocą sieci stawnych, ciągnionych i wleczonych na trasach wodnych.

Poszczególne trasy żeglugowę, na których połów ryb jest zabroniony określi zarządzenie Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego, wydane w porozumieniu z Dyrektorem Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie.

§ 107.

Przepisy i sygnały dla statków prowadzonych przez lodołamacze.

Przepisy i sygnały dla statków prowadzonych przez lodołamacze albo holowanych przez nie normuje osobne rozporządzenie.

Rozdział XV. Sprawy sanitarne i pilotażu.

§ 108.

Sprawy sanitarne i pilotażu.

Sprawy sanitarne i pilotażu regulują osobne przepisy.

Rozdział XVI. Postanowienia karne.

§ 109.

Postanowienia karne.

Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani grzywną do 5.000 zł. (pięć tysięcy zł.) i aresztem do dwóch tygodni lub jedną z tych kar, o ile ogólne ustawy karne lub karno-administracyjne nie przewidują kary cięższej.

Rozdział XVII. Przepisy końcowe.

§ 110.

Uchylenie przepisów.

Z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązujące rozporządzenie porządkowe Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7. VIII. 1946 w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Postominie, Darłowie, Kołobrzegu, Kamieniu, Świnoujściu i Nowym Warpnie (Szczeciński Dziennik Wojewódzki Nr 11 poz. 72), o ile ono ma zastosowanie do portu handlowego w Świnujściu oraz inne przepisy obowiązujące w tym zakresie.

§ 111.

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Dyrektor
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
Dr A. Bonarski

Poz. 193

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 19 listopada 1948 r.

W sprawie upoważnienia funkcjonariuszy Szczecińskiego Urzędu Morskiego i podległym mu organom do nakładania grzywien w drodze doraźnych nakazów karnych.

Na podstawie art. 50 i 51 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 22 marca 1928 r. o postępowaniu karno-administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 38 poz. 365) oraz art. 4 i art. 13 dekretu z dn. 5 września 1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz. U. R. P. Nr 60 poz. 328), oraz dekretu z dn. 26 kwietnia 1948 r. o podwyższeniu grzywien, kar pieniężnych, kar porządkowych i nawiązek (Dz. U. R. P. Nr 24 poz. 161), zarządzam co następuje:

§ 1.

Upoważniam następujących funkcjonariuszy a to:

a) Kapitana Portu, Inspektora nabrzeży, oficerów portu, pilotów i bosmanów,

b) oficerów, podoficerów i szeregowych Straży Portowej,

c) funkcjonariuszy Szczecińskiego Urzędu Morskiego w działach służby magazynowej, dźwigowej, przeciwpożarowej i ochrony wybrzeża,

każdego w zakresie swojej właściwości rzeczowej do nakładania grzywien w formie doraźnych nakazów karnych w przypadkach i na zasadach przewidzianych w art. 50 i 51 powołanego rozporządzenia.

§ 2.

Grzywny w trybie doraźnym nakazów karnych wymierzać mogą:

1. bosmani, podoficerowie i szeregowi Straży Portowej, magazynierzy, nadzorcy i strażnicy ochrony wybrzeża w kwotach jedynie — 100 zł., 200 zł. i 300 zł. i to w wysokości i za wy-

kroczenia przepisów porządkowych podanych w spisie wykroczeń, załączonym do upoważnienia do wydawania doraźnych nakazów karnych.

2. Kapitan Portu, Inspektor Nabrzeży, oficerowie portu, piloci, oficerowie Straży Portowej i nadzorujący funkcjonariusze w dziale służby magazynowej, dźwigowej i przeciwpożarowej oraz kierownicy służby ochrony wybrzeża i ich zastępcy nadto w kwocie 500 zł. według uznania i w granicach tych czterech kwot i za wykroczenia wymienionych przepisów, podane w spisie wykroczeń.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Dyrektor
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
Dr A. Bonarski

Poz. 194

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego
z dnia 17 grudnia 1948 r.
o pilotażu morskim na obszerze morskiego portu handlowego w Szczecinie oraz na obszarze trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Na podstawie art. 4, 6 i 13 dekretu z dnia 5 września 1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz. U. R. P. Nr 60 poz. 328) zarządzam co następuje:

§ 1.

Moc obowiązująca rozporządzenia.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze morskiego portu handlowego w Szczecinie oraz na obszarze trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

W rozumieniu niniejszego rozporządzenia morski port handlowy w Świnoujściu stanowi integralną część morskiego portu handlowego w Szczecinie.

§ 2.

Stanowisko służbowe i podział pilota.

Zatrudnieni w morskim porcie handlowym w Szczecinie i na trasie wodnej Świnoujście—Szczecin piloci są funkcjonariuszami państwowymi i podporządkowani kapitanatowi portu w Szczecinie.

Piloci dzielą się na młodszych pilotów, pilotów i starszych pilotów.

Uprawnienia do pilotowania statków każdej z tych grup ustala osobna tymczasowa instrukcja Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 8 stycznia 1947 r. w sprawie kwalifikacji i egzaminu na pilotów w morskim porcie handlowym w Szczecinie i na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin (Szczeciński Dziennik Wojewódzki Nr 2 poz. 15).

§ 3.

Obowiązek przyjmowania pilota.

Statki o pojemności ponad 100 ton rej brutto i o zanurzeniu większym aniżeli 2,5 m. wchodzące do portu lub wychodzące z portu oraz przebywające trasą wodną Świnoujście — Szczecin jak również zmieniające miejsce postoju wewnątrz portu przy pomocy maszyn obowiązane są przyjąć i korzystać z usług pilota.

§ 4.

Opłata pilotowa.

Za korzystanie z usług pilota pobiera się opłaty według ustalonej taryfy.

§ 5.

Zwolnienie od obowiązku przyjmowania pilota.

Od obowiązku przyjmowania pilota bez względu na tonaż i zanurzenie zwolnione są:

a) polskie okręty wojenne, statki pomocnicze marynarki wojennej oraz statki handlowe, będące w służbie marynarki wojennej, o ile ich kierownikami są oficerowie marynarki wojennej;
b) wszystkie statki władz administracji morskiej;
c) statki służące do celów dozorowania i utrzymania dróg wodnych tak morskich jak i rzecznych na obszarze portu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin oraz statki służące do celów budowy i odbudowy portu i jego urządzeń bez względu na to, jaką banderę pokazują;
d) statki bezpokładowe i lichtugi za wyjątkiem lichtug morskich;
e) statki szkolne, krajowe i zagraniczne, o ile nie służą równocześnie do celów zarobkowych oraz jachty krajowe, jeżeli wykażą się przynależnością do Polskiego Związku Żeglarskiego;
f) statki parowe, lichtugi morskie i inne kryte statki, których portami macierzystymi są porty Zalewu Szczecińskiego, kursujące w granicach tego ograniczonego obszaru;
g) statki, polskie regularnych linii, utrzymujące ruch pomiędzy portami polskimi na polskim wybrzeżu;
h) statki, zmieniające miejsce postoju w obrębie redy w Świnoujściu;
i) inne statki za każdorazowym zezwoleniem Kapitanatu Portu.

§ 6.

Zwolnienie od obowiązku przyjmowania pilota na wniosek.

Na wniosek osób zainteresowanych mogą być zwolnieni przez Szczeciński Urząd Morski od obowiązku przyjmowania pilota do czasu odwołania, kapitanowie statków, polskich lub zagranicznych, którzy uczynili zadość następującym warunkom a mianowicie:

a) złożyli w Kapitanacie Portu w Szczecinie egzamin pilotowy według programu, ustalonego w § 2-gim tymczasowej Instrukcji Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 8 stycznia 1947 r. w sprawie kwalifikacji i egzaminu na pilotów w portach Szczecin — Świnoujście i na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin (Szczeciński Dziennik Wojewódzki Nr 2, poz. 15);
b) wykażą się odbyciem conajmniej 20-tu rejsów do Szczecina w charakterze stałego kapitana statku.

Okoliczność wymienioną w punkcie b) stwierdza Kapitanat Portu w Szczecinie.

§ 7.

Egzamin pilotowy.

Egzamin dla uzyskania świadectwa pilotowego odbywa się przed komisją egzaminacyjną w składzie, ustalonym przez Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego pod przewodnictwem kapitana portu w Szczecinie. Świadectwo pilotowe wydaje Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego na zasadzie orzeczenia komisji egzaminacyjnej.

§ 8.

Zwolnienie od egzaminu pilotowego.

Od egzaminu pilotowego zwolnieni są kapitanowie statków, którzy wykażą się, że conajmniej w ciągu jednego roku pełnili samodzielnie obowiązki pilota na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin oraz dalszy rok w morskim porcie handlowym w Szczecinie.

§ 9.

Ważność świadectwa zwolnienia.

Świadectwo zwolnienia od obowiązku przyjmowania pilota wystawia się na przeciąg jednego roku z tym, że nie może być ono przedłużone więcej niż 4-ry razy.

§ 10.

Korzystanie z usłub pilota statku zwolnionego.

Kapitanowi statku zwolnionego od obowiązku przyjmowania pilota przysługuje każdego czasu prawo korzystania z usług pilota.

§ 11.

Obostrzenie przepisów o zwolnieniu od obowiązków przyjmowania pilota.

W razie zaistnienia szczególnych okoliczności może Urząd Morski w drodze obwieszczeń lub też każdorazowo ustnie obostrzyć przepisy o zwolnieniu statków od obowiązku przyjmowania pilota i przymus wzięcia pilota zarządzić.

Bez specjalnego zarządzenia obostrzenie takie ma miejsce, jeżeli na widocznym miejscu przy wejściu do portu lub na latarni morskiej w Świnoujściu umieszczony jest sygnał:

a) **w dzień:** trzy kule pionowo nad sobą umieszczone w odstępach 1,5 m.

b) **w nocy:** trzy czerwone światła pionowe nad sobą umieszczone w odstępach 1,5 m.

§ 12.

Sposób wzywania pilota i sygnały.

Sposób wzywania pilota przez polskie statki handlowe normuje Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 25 marca 1930 r. (Monitor Polski Nr 87 poz. 130), sprostowane obwieszczeniem z dnia 9 maja 1930 r. (Monitor Polski Nr 111 poz. 162).

Statki inne, zamierzające wejść do portu, pokazują dla wezwania pilota:

a) **w dzień:** flagę „G" lub „P. T." według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, względnie flagę pilotową;

b) **w nocy:** 1. zapala niebieskie światło pirotechniczne co 15 minut;
2. zapala jasne białe światło pokazywane w częstych odstępach czasu nad pokładem;
3. lub nadaje przy pomocy znaków morsego litery „P. T."

Po wejściu pilota statek winien podnieść flagę „H".

Sygnałem akustycznym dla wzywania pilota jest sygnał trzy długie, dwa krótkie tony (— — — . .).

Statki, opuszczające port względnie zmieniające miejsce postoju w obrębie portu muszą zawczasu pisemnie, ustnie lub telefonicznie wnieść w Kapitanacie Portu zapotrzebowanie o przydział pilota nie później jednak niż na dwie godziny przed zamierzonym odejściem względnie manewrem statku.

W razie niekorzystania z usług pilota mimo zamówienia współodpowiedzialnym obok kapitana statku staje się zamawiający.

§ 13.

Sygnał statku zwolnionego od obowiązku przyjmowania pilota.

Statki zwolnione od obowiązku przyjmowania pilota według przepisu § 5 i 6 niniejszego rozporządzenia podnoszą:

a) **w dzień:** na przednim maszcie trzecią flagę zastępczą według księgi międzynarodowych sygnałów morskich;

b) **w nocy:** na jej miejscu dwa światła białe, jedno pod drugim w odległości 185 cm. dookoła widzialne.

§ 14.

Pilotowanie w utrudnionych warunkach.

O ile pilot z powodu złych warunków atmosferycznych lub z innych przyczyn nie może wejść na statek, mający być pilotowanym — decyzję o tym wydaje Kapitanat Portu — statek pilotowany podnosi tak długo jak długo w ogóle można pełnić służbę pilotową:

a) **w dzień:** zamiast flagi pilotowej sygnał „JT" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich;

b) **w nocy:** nadaje znak „JT" według alfabetu morsego.

W razie zaistnienia tych okoliczności pilot wchodzi na statek, mający być pilotowany względnie schodzi ze statku dopiero w awanporcie lub w kanale portowym.

Statki bez pilota na pokładzie idą w ślad statku pilotowego w odstępie 300 — 400 m.

§ 15.

Zmniejszenie szybkości statku.

O ile statek pilotowy podniósł flagę „K" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich kierownik statku, do którego skierowuje się statek pilotowy winien szybkość zmniejszyć względnie statek zatrzymać lub brasować żagle, by pilotowi dać możność podejścia do burty dla przejęcia pilota lub wydania kierownictwu statku zarządzeń.

W nocy zamiast flagi „K" podaje się przy pomocy sygnału Morsego literę „K".

§ 16.

Informowanie pilota.

Kierownik statku obowiązany jest udzielić bez wezwania pilotowi wyczerpujących danych o pojemności statku, jego zanurzeniu i właściwościach manewrowych statku i jego maszyny, o rodzaju ładunku, ilości załogi i pasażerów oraz o ich stanie zdrowotnym a nadto udzielić odpowiedzi na wszystkie zapytania, które dotyczyć mogą służby pilotowej i w razie żądania okazać dokumenty. Jeżeli okaże się, że na statku znajdują się chorzy lub załadowane są materiały wybuchowe, kapitan statku musi postąpić według zarządzeń pilota.

§ 17.

Stanowisko prawne pilota.

Pilot służy kapitanowi statku radą, doświadczeniem i znajomością wód portowych i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Podczas obecności pilota na statku pilotowanym kierownik statku winien znajdować się na mostku kapitańskim, by kierować statkiem. Za zgodą kierownika statku pilot może wydawać bezpośrednie rozkazy manewrowe, odpowiedzialnym jednak za kierownictwo statku pozostaje zawsze kierownik statku pilotowanego, który może na własną odpowiedzialność nie wykonać zarządzeń pilota.

§ 18.

Wykonanie zarządzeń pilota.

Kierownik statku obowiązany jest wykonać wszelkie zarządzenia pilota w sprawie spraw policyjno-portowych, celnych i sanitarnych. W wypadku, gdy kierownik statku odmawia wykonania zarządzeń pilota w tym zakresie, pilot może zaprzestać swych czynności urzędowych nie związnych z prowadzeniem statku.

§ 19.

Kwit pilota.

Po ukończeniu czynności swej pilot przedkłada kierownikowi statku kwit pilota według ustalonego wzoru celem wypełnienia i podpisania go przez kierownika statku.

§ 20.

Odstawienie pilota na ląd.

W razie braku statku pilotowego kierownik statku odstawia pilota na ląd kosztem własnym i staraniem.

§ 21.

Ukończenie służby pilotowej.

Zejście pilota z pokładu pilotowanego statku sygnalizuje się opuszczeniem flagi „H".

§ 22.

Przepisy karne.

Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani grzywną do 5.000 złotych i aresztem do dwóch tygodni lub jedną z tych kar.

§ 23.

Przepisy końcowe.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Dyrektor
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
Dr A. Bonarski



Administracja Szczecińskiego Dziennika Wojewódzkiego podaje do wiadomości, że prenumeratę za Dziennik pobiera się w zależności od ceny poszczególnych numerów czasopism. Stała opłata miesięczna czy też kwartalna nie została ustalona.
Wszelkie przeto wpływy na prenumeratę uważane są jako zaliczkowe wpłaty.
Należność za Dzienniki oraz ogłoszenia wpłacać należy na terenie Województwa Szczecińskiego w kasach Urzędów Skarbowych na Dział II § 7 dochodów Min. Ziem Odzyskanych.

Adres Redakcji: Urząd Wojewódzki w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, II piętro pokój 333 Oddział Statystyczno - sprawozdawczy — tel. wewn. 222.

Adres Administracji: Urząd Wojewódzki, parter, Wydział Budżetowo-Gospodarczy tel. wewn. 391.

Redakcja i Administracja czynne są w dnie powszednie od 8 do 13.
Ogłoszenia od osób prywatnych przyjmuje Administracja tylko takie, które wynikają ze stosunków do władz państwowych i samorządowych względnie instytucji społecznych i użyteczności publicznej.
Opłata za ogłoszenia urzędów państwowych i samorządowych: cała strona 3000 zł, ½ strony 1500 zł. — Cena normalna ogłoszeń: cała strona 5000 zł, ½ strony 3000 zł. — Drobne ogłoszenia w dziale ogłoszeń 10 zł za wyraz. — Najmniejsze w tym dziale ogłoszenie 100 zł.
Cena niniejszego pojedyńczego numeru zł 150.— X-097394